Bild: Shutterstock 379734070 © Nay pong

Konjunktur der Massivumformung in Deutschland – Lieferketten-engpässe bremsen Wachstum

Die unerwartet dynamische Erholung nach der Corona-Rezession führt zu Engpässen in Lieferketten, welche eine schnellere konjunkturelle Entwicklung behindern. Die stark steigenden Kosten bedrohen die betriebswirtschaftliche Stabilisierung.

AUTOR

Dipl.-Kfm. Holger Ade

ist Leiter des Fachbereichs Markt und Konjunktur
des Industrieverband Massivumformung e. V.
und Leiter Industrie- und Energiepolitik
im WSM Wirtschaftsverband Stahl-
und Metallverarbeitung in Hagen

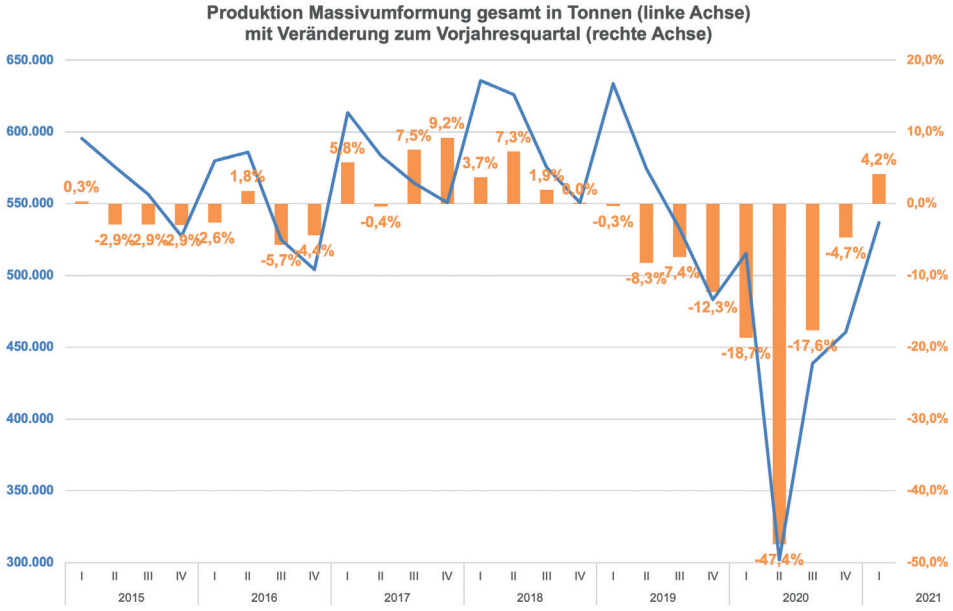


Bild 1: Produktion Massivumformung in Deutschland; Quelle Statistisches Bundesamt

Nach dem Corona-Schock im zweiten Quartal 2020 haben sich die Massivumformung und ihre größten Kundenbranchen, die Automobilindustrie und der Maschinenbau, deutlich schneller erholt als nach der Finanz- und Wirtschaftskrise der Jahre 2008 und 2009. Der Einbruch war allerdings vergleichbar drastisch: 302.000 Tonnen Massivformteile produzierten die Betriebe von April bis Juni, über 47 Prozent weniger als im zweiten Quartal 2019. In der Finanzkrise war im zweiten Quartal 2009 ein Rückgang um 46 Prozent zu verzeichnen. Während die Produktion in dieser jüngsten Krise jedoch in sechs Quartalen unter 500.000 Tonnen verharrt hatte, konnte diese Marke nach dem pandemiebedingten Tief bereits nach drei Quartalen wieder deutlich übertroffen werden – im ersten Quartal 2021 wurden bereits wieder 537.000 Tonnen Massivformteile produziert.

Im Gesamtjahr 2020 hat die Massivumformung ein Produktionsniveau von 1,7 Millionen Tonnen erzielt, das entspricht einem Rückgang von 22,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Sollte die Produktion des ersten Quartals 2021 stabilisiert werden können, wären 2,1 Millionen Tonnen im gesamten Jahr erreichbar. Mit diesem Wachstum von 25 Prozent würde die Branche knapp an das Produktionsniveau 2019 herankommen. Allerdings zeichnet sich ab, dass die unerwartet schnelle Erholung der Industrie zu erheblichen Herausforderungen in den Lieferketten führt. Dies dürfte eine derart positive Entwicklung verhindern. Der Verband der Automobilindustrie hat seine Prognose für in Deutschland produzierte Pkw bereits in zwei Schritten von zunächst plus 20 Prozent auf 13 und zuletzt 3 Prozent reduziert. Im vergangenen Jahr haben die deutschen OEM im Inland 3,5 Millionen Pkw hergestellt, 25 Prozent weniger als 2019 und nahezu ein Drittel weniger als 2018.

Dabei erhält die Automobilindustrie erhebliche staatliche Unterstützung in Form der Kaufprämien für Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben, die eine dynamische Entwicklung der Nachfrage nach batterieelektrischen und plug-in-hybriden

Produktion und Export deutscher Hersteller

	Juni 2021		Jan.-Juni 2021		2019		2020		2021*	
	Einheiten	± %	Einheiten	± %	in 1.000	± %	in 1.000	± %	in 1.000	± %
Personenkraftwagen										
Inlandsproduktion	253.869	-17	1.735.445	16	4.664	-9	3.515	-25	3.621	3
Export	193.830	-10	1.331.039	19	3.487	-13	2.647	-24	2.726	3
Auslandsproduktion	709.320	-20	5.016.875	24	11.380	1	9.811	-14	10.498	7
Weltproduktion	963.189	-19	6.752.320	22	16.043	-2	13.326	-17	14.119	6
Nutzfahrzeuge bis 6 t										
Produktion	21.199	-8	114.842	13	284	1	227	-20	254	12
Export	16.243	-6	83.183	12	212	-3	165	-22	185	12

*Prognose

Bild 2: Produktion und Export deutscher Automobilhersteller; Quelle VDA

Fahrzeugen ausgelöst haben. Der Marktanteil der Elektromobile stieg in Deutschland zur Jahresmitte auf 23,6 Prozent. Das Bundeswirtschaftsministerium hat angekündigt, dass die Förderung über 2021 hinaus bis Ende 2025 verlängert werden soll. Offenbar traut man den E-Mobilen mittelfristig ohne Kaufanreize zu wenig Akzeptanz des Verbrauchers zu, um die ambitionierten Klimaziele im Transportsektor zu erreichen.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen unter 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht liegt der Elektroanteil unter 4 Prozent und steigt gegenüber dem Vorjahr lediglich moderat. Trotzdem wird im Bereich der Nutzfahrzeuge bis 6 Tonnen ein Produktionszuwachs um 12 Prozent für 2021 erwartet. Insbesondere die Transporter sorgen für konjunkturellen Aufwind, die Fahrzeuge zwischen 4 und 6 Tonnen liegen dagegen in den ersten 5 Monaten 20 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Für die schweren Nutzfahrzeuge liegen aufgrund der geringen Anzahl der Produzenten in Deutschland keine Produktionsdaten vor. Die Zulassungszahlen deuten jedoch auf eine kräftige Erholung hin, der VDA erwartet für 2021 ein Plus von 15 Prozent.

Im Gegensatz zu den Pkw-Herstellern haben die Maschinenbauer ihre Jahresprognose bereits zweimal nach oben korrigiert, von zunächst plus 2 Prozent über dann 7 auf jetzt 10 Prozent Produktionszuwachs im Jahr 2021. Die Auftragseingänge hatten sich im Jahresverlauf günstiger entwickelt als zunächst erwartet und lagen zur Jahresmitte 25 Prozent über dem Vorjahresniveau. Investitionen, die im letzten Jahr verschoben wurden, werden vermehrt nachgeholt. Zudem ist die europäische Klimapolitik für weite Teile des Maschinenbaus

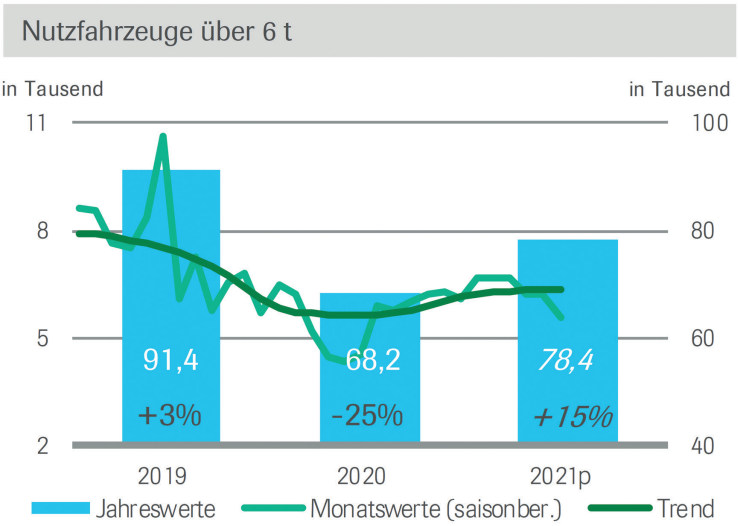


Bild 3: Neuzulassungen Nutzfahrzeuge > 6 Tonnen in Deutschland; Quelle VDA

ein großes Konjunkturprogramm und dürfte die mittelfristige Entwicklung der Branche positiv beeinflussen. Der absehbare Bedarf an zusätzlicher regenerativer Energiebereitstellung, insbesondere in Form von Windenergie, bietet Wachstumspotenziale vor allem für die Freiformschmieden und Ringwalzer.

Diese sind als Lieferanten des Maschinenbaus von der coronabedingten Konjunkturkrise deutlich weniger hart getroffen worden als die Automobilzulieferer aus dem Bereich der Gesenkschmieden.

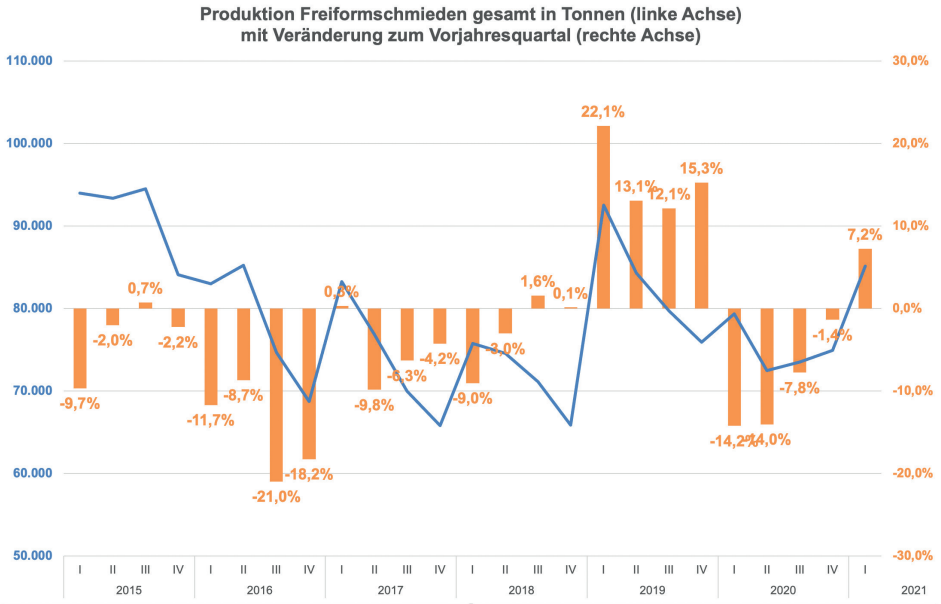


Bild 4: Produktion Freiformschmieden und Ringwalzwerke in Deutschland; Quelle Statistisches Bundesamt

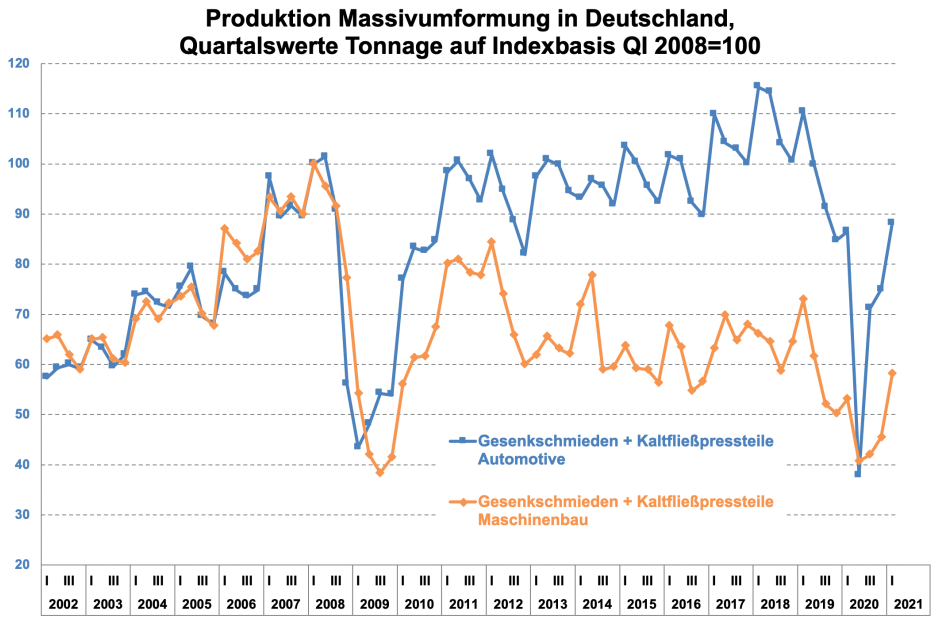


Bild 5: Produktion Gesenkschmieden und Kaltfließpressteilehersteller nach Kundenbranchen; Quelle Statistisches Bundesamt

Wie unterschiedlich Teile der Branche betroffen sind, wird zeigt der Vergleich der Gesenkschmieden, die in die Automobilindustrie liefern, mit den Gesenkschmieden, die den Maschinenbau bedienen.

Der Automobilsektor zeigte sich in der Corona-Krise deutlich volatiler als der Maschinenbau. Die Lieferungen an Automobilkunden sind im zweiten Quartal 2020 um 62 Prozent zurückgegangen, an die Maschinenbauer wurden 34 Prozent weniger Massivformteile geliefert. Während der Finanzkrise war der Einbruch beider Branchen dagegen vergleichbar und fand lediglich zeitlich etwas versetzt statt. Inzwischen sind die Betriebe in beiden Bereichen wieder normal ausgelastet. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Personalkapazitäten im Laufe des zweiten Quartals 2020 angepasst worden sind. Der Rückgang der fest angestellten Beschäftigten zwischen März und Juli 2020 beträgt 3,2 Prozent. Hinzu kommen die Rückgänge der Leiharbeitsverhältnisse, die einen Anteil an den Beschäftigten von 5 Prozent ausmachen dürften.

Anmerkung zur Grafik: Die Sprungstelle zwischen Dezember 2020 und Januar 2021 ist auf eine geringere Anzahl meldepflichtiger Betriebe zurückzuführen; die Meldepflicht beginnt ab 50 Beschäftigten.

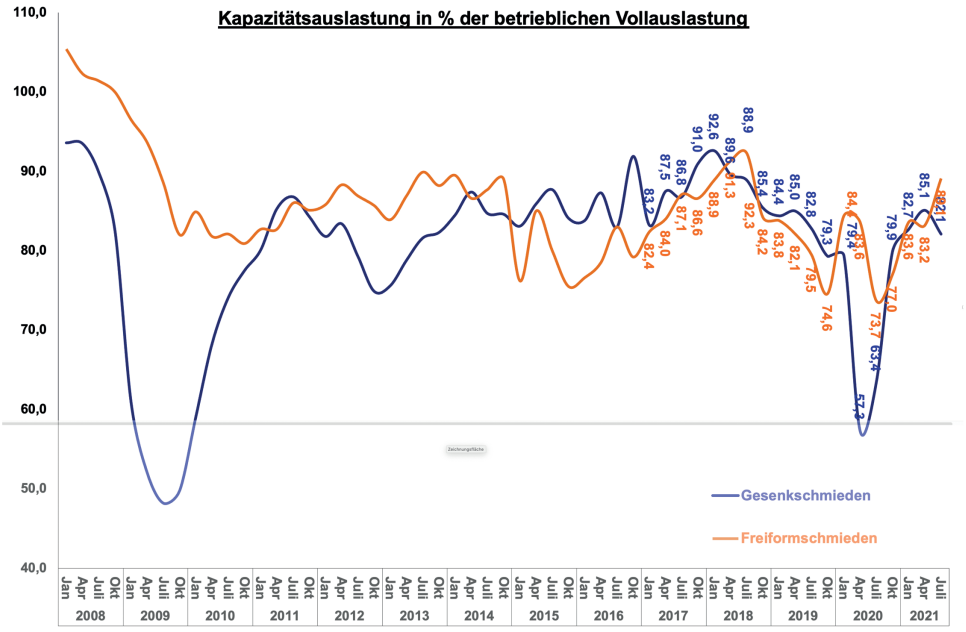


Bild 6: Auslastung der Produktionskapazitäten, Quelle ifo-Institut

Während die Mitarbeiterzahl ab Juli 2020 stabil ist, ist die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden mit der konjunkturellen Erholung deutlich angestiegen, bis auf einen Höchstwert von 139 Stunden je Mitarbeiter im März 2021. Im April und Mai ist das Arbeitsvolumen wieder zurück gegangen, was nicht alleine auf eine geringere Anzahl Arbeitstage zurückzuführen ist, sondern auch auf die Lieferengpässe in verschiedenen Wertschöpfungsketten. Fehlende Halbleiter haben weltweit zu Stillständen der Montagebänder in Automobilwerken geführt, laut Schätzungen können in diesem Jahr rund 5 Millionen Fahrzeuge

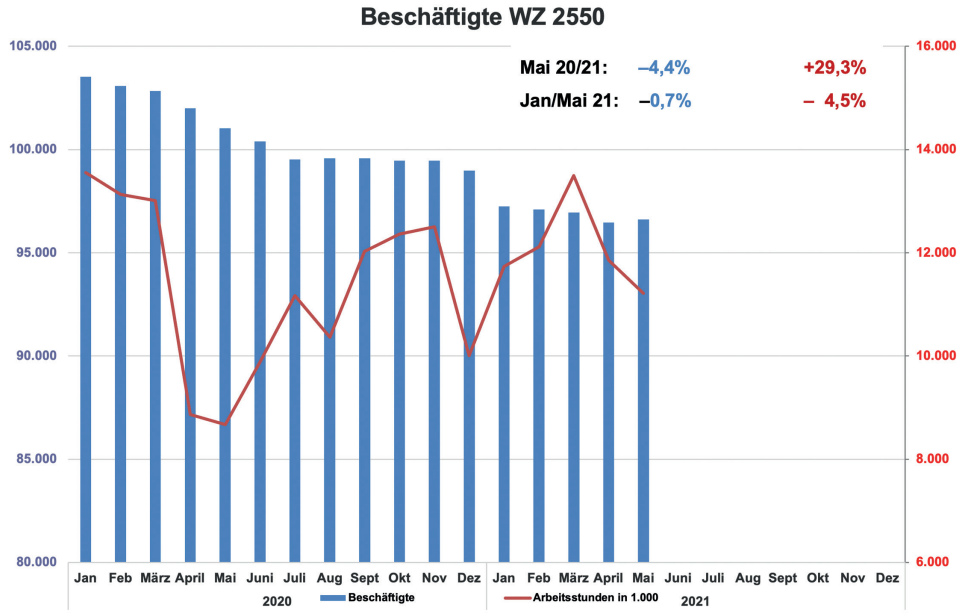
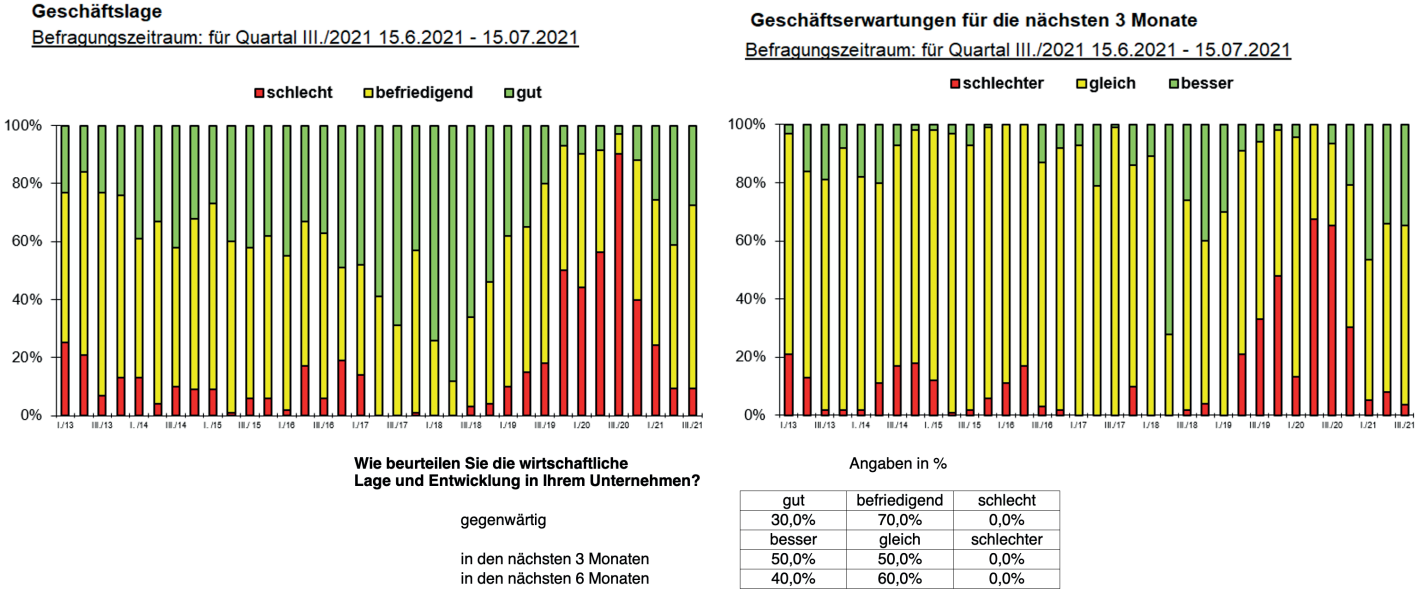


Bild 7: Entwicklung der Beschäftigtenzahl im Wirtschaftszweig 2550 (enthält neben Massivumformung auch Blechverarbeitung und Pulvermetallurgie), Quelle Statistisches Bundesamt



gut	befriedigend	schlecht
30,0%	70,0%	0,0%
besser	gleich	schlechter
50,0%	50,0%	0,0%
40,0%	60,0%	0,0%

Bild 8: Ergebnisse Trendumfrage; Quelle Industrieverband Massivumformung

nicht gebaut werden. Auch die Wertschöpfungsketten Stahl und Metalle wie etwa Aluminium sind deutlich angespannt, dies resultiert unter anderem in einem explodierenden Preis für Stahlschrott, der in der Stahlproduktion recycelt wird. Im Juni 2021 lag der durchschnittliche Stahlschrottpreis der Sorten 2 und 8 in Deutschland über 430 Euro pro Tonne, ein Anstieg um 110 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert.

Mit den Engpässen erhöhen sich die Materialkosten der Massivumformer. Aber auch die Logistik- und Energiekosten steigen deutlich, letztere nicht zuletzt durch die Einführung eines nationalen CO_2-Preises, der seit Januar 2021 auf Kraft- und Brennstoffe wie Diesel und Erdgas erhoben wird. Die Unternehmen haben absehbar weder die Möglichkeit, auf CO_2-freie Brennstoffe, wie zum Beispiel regenerativ erzeugten Wasserstoff umzusteigen, noch steht eine Entlastung von den wettbewerbsverzerrenden nationalen Zusatzkosten in Aussicht. So wird die durch den „Green Deal" angestoßene Transformation zum ersten CO_2-neutralen Kontinent für die Unternehmen der Massivumformung und die gesamte Wertschöpfungskette Stahl zu einer existenziellen Herausforderung.

Die Politik ist gefordert, die Rahmenbedingungen der industriellen Produktion so zu gestalten, dass die Chancen des Green Deal in Form von billionenschweren Investitionen in Europa wahrgenommen werden. Dann hätte die Massivumformung in Deutschland eine Perspektive, auf den Wachstumspfad zurückzukehren, den sie vor der Finanzkrise, also während der boomenden Konjunktur 2006 bis 2008, beschritten hat.

Für 2021 zeichnet sich die Erfüllung dieses Wunsches allerdings nicht ab. Die Mitglieder des Industrieverbands Massivumformung bewerten ihre aktuelle Geschäftslage zu Beginn des dritten Quartals zwar überwiegend als gut oder befriedigend, der Anteil der positiven Einschätzungen ist jedoch gegenüber der vorangegangenen Befragung leicht zurückgegangen. Demnach sind die beschriebenen Herausforderungen in den letzten Monaten nochmals gewachsen. Eine Besserung wird von der Mehrheit der Befragten in diesem Jahr nicht erwartet.

Das Wachstum der Branche dürfte daher angesichts der Produktionsausfälle im Fahrzeugsektor kaum einen zweistelligen Prozentwert erreichen und die Produktion damit deutlich unter dem Niveau des Jahres 2019 bleiben. Im nächsten Jahr sollten sich die Engpässe in den Wertschöpfungsketten durch zusätzliche Produktionskapazitäten auswachsen, sodass dann der Anschluss an das Vorkrisenniveau geschafft werden kann.